



ARTURO CÉSAR EUSEBIO PADILLA

Diputado de la República

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

PROPOSICIÓN LEGISLATIVA QUE MODIFICA LA LEY 26917, LEY DE SUPERVISIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO Y PROMOCIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO, A FIN DE GARANTIZAR LAS COMPETENCIAS DE FISCALIZACIÓN DE OSITRAN SOBRE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

El diputado **ARTURO CÉSAR EUSEBIO PADILLA**, integrante del **Grupo Parlamentario Partido Cívico Obras**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los artículos 8, 25, literal c), 98, 106, 107 y 117 del Reglamento de la Cámara de Diputados, con el respaldo de los miembros del Grupo Parlamentario que suscriben y la certificación de su vocero, presenta la siguiente proposición legislativa:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE MODIFICA LA LEY 26917, LEY DE SUPERVISIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO Y PROMOCIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO, A FIN DE GARANTIZAR LAS COMPETENCIAS DE OSITRAN SOBRE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto modificar el artículo 4 de la Ley N.º 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo.

Artículo 2. Finalidad de la Ley

La presente Ley tiene por finalidad precisar y garantizar el ejercicio de las competencias del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN respecto de las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público, independientemente de que dicha infraestructura sea de titularidad pública o privada y de que su explotación se realice o no mediante un

contrato de concesión, a fin de evitar interpretaciones que excluyan o limiten las funciones de supervisión, fiscalización, regulación y sanción que corresponden a dicho organismo conforme al ordenamiento jurídico.

Artículo 3. Modificación del artículo 4 de la Ley N.º 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo

Modifícase el artículo 4 de la Ley N.º 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, en los siguientes términos:

“Artículo 4.- Ámbito de competencia

OSITRAN ejerce su competencia sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público, **independientemente de que dicha infraestructura sea de titularidad pública o privada y de que su explotación se realice o no mediante un contrato de concesión.**

La titularidad privada de la infraestructura de transporte de uso público o la inexistencia de un contrato de concesión no excluyen ni limitan la competencia de OSITRAN respecto de las Entidades Prestadoras comprendidas en el presente artículo.”



Firmado digitalmente por:
HANCCO HANCCO Dina Irene
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/10/2026 15:14:06-0500

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL



Firmado digitalmente por:
EUSEBIO PADILLA Arturo Cesar FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/10/2026 11:06:14-0500

ÚNICA. Adecuación normativa

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN, adecúa las disposiciones reglamentarias que correspondan a lo establecido en la presente Ley, en un plazo no mayor de noventa (90) días calendario contados desde su entrada en vigencia.



Firmado digitalmente por:
CABRERA NIETO Juan Cesar FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/10/2026 16:11:51-0500



Firmado digitalmente por:
EUSEBIO PADILLA Arturo Cesar FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/10/2026 16:03:47-0500

Lima, Octubre de 2026.



Firmado digitalmente por:
PIÑAN MAMANI Victor Eduardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/10/2026 17:02:47-0500



Firmado digitalmente por:
CAMARGO PORTA Raul Jesus FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/10/2026 16:32:37-0500



Firmado digitalmente por:
HANCCO HANCCO Dina Irene FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/10/2026 11:27:10-0500



Firmado digitalmente por:
PIÑAN MAMANI Victor Eduardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/10/2026 17:02:55-0500



Firmado digitalmente por:
PIÑAN MAMANI Víctor
Eduardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/10/2026 15:47:43-0500

Firmado digitalmente por:
PIÑAN MAMANI Víctor
Eduardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/10/2026 15:47:57-0500

ARTURO CÉSAR EUSEBIO PADILLA

Diputado de la República

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Planteamiento del problema público

En toda democracia constitucional, el Estado de Derecho, es un elemento matriz y constitutivo. De dicho concepto, se desprende la supremacía de la Constitución, el imperio de la ley, los límites al poder y la garantía de los derechos fundamentales.

Al respecto del imperio de la ley, según García Ricci, “es la nota primaria y fundamental del Estado de Derecho. Por ley deberá entenderse la creada por el órgano de representación popular, esto es, el Parlamento, pues no debe perderse de vista que la ley es la “concretización racional de la voluntad general”. Las leyes ordinarias se conexionan y subordinan a la Constitución”¹.

Considerando que en una sociedad confluyen diversas voluntades e intereses particulares, uno de los roles de la existencia de un ordenamiento jurídico es que las normas, o reglas de convivencia, apliquen para todos por igual.

Por ello, el pensador independentista John Adams, al redactar la Constitución de Massachusetts en 1780, acuñó la frase “*government of laws and not of men*”. El sentido de esta célebre frase gira en torno a la importancia de tener un ordenamiento jurídico claro y sólido que permita a los hombres y mujeres gobernar sus instintos, viabilizando la vida pacífica en sociedad.

En ese sentido, el problema en una sociedad surge cuando el diseño normativo de sus leyes presenta vacíos legales, o el texto se ve desfasado en la realidad por las circunstancias actuales, que presentan desafíos nuevos que cuestionan interpretaciones previas o plantea nuevas.

Tal es el problema surgido a raíz del puerto de Chancay, ya que la Entidad Prestadora, Cosco Shipping Ports Chancay Perú, pretende desconocer las competencias legalmente establecidas que permite a OSITRAN fiscalizarlos.

¹ García Ricci, D. (2015). *Estado de Derecho y Principio de Legalidad*. Ciudad de México: Comisión Nacional de los Derechos Humanos, p. 36.

Inclusive, conforme reporta el medio de comunicación Portal Portuario “la compañía de capitales chinos y peruanos sostuvo que Ositran no tiene las facultades para accionar sobre el recinto portuario chancayano, considerando que el terminal es una infraestructura de titularidad privada”².

Si bien es cierto que la situación referente al Puerto de Chancay está plagada de irregularidades, conforme advierte la Contraloría General de la República³. Este caso en concreto trasciende a una problemática mayor, de relevancia nacional, donde tiene que quedar claro que por más que una infraestructura de transporte haya sido construida con capital privado, no es un área insular, sino sigue encontrándose dentro del territorio peruano y; por ende, se encuentra sujeta a sus leyes.

El Estado no ha cedido su soberanía ni su territorio, por ende, conforme el ordenamiento jurídico peruano, toda Entidad Prestadora, que explota infraestructura nacional de transporte de uso público, tiene el deber de cumplir con la regulación a cargo de entidades como la Autoridad Portuaria Nacional (APN), la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) de la Marina de Guerra, la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria y Aduanas (SUNAT), la Dirección Antidrogas de la Policía Nacional del Perú (PNP-DIRANDRO), el Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA), la Municipalidad Distrital de Chancay, entre otras.

II. Evidencia que sustenta el problema

La necesidad de la presente iniciativa legislativa se sustenta en la existencia de un vacío legal que posibilita se generen diversas interpretaciones respecto del alcance de las competencias del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), particularmente cuando se trata de infraestructura nacional de transporte de uso público de titularidad privada, cuya explotación no se encuentra estructurada mediante un contrato de concesión.

² Portal Portuario. (2026). *Perú: APN y Cosco Shipping fortalecen articulación para desarrollo del Terminal Portuario de Chancay*. Recuperado de: <https://portalportuario.cl/peru-apn-y-cosco-shipping-fortalecen-articulacion-para-desarrollo-del-terminal-portuario-de-chancay/>

³ RPP. (2026). *Megapuerto de Chancay: Contraloría cuestiona contrato de inversión y acceso a beneficio tributario por más de S/500 millones*. Recuperado de: <https://rpp.pe/economia/economia/megapuerto-de-chancay-contraloria-critica-contrato-de-inversion-y-acceso-a-beneficio-tributario-por-cuantos-millones-noticia-1694348?ref=rpp>

Marco normativo vigente

El artículo 4 de la Ley N.º 26917 establece el ámbito de competencia de OSITRAN respecto de las entidades prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público. Sin embargo, su formulación no hace referencia expresa a la titularidad pública o privada de dicha infraestructura ni a la existencia o inexistencia de un contrato de concesión como circunstancias que resulten irrelevantes, por sí mismas, para determinar la competencia del organismo supervisor.

Esta situación evidencia la conveniencia de precisar legislativamente el alcance de la disposición, a fin de evitar interpretaciones que restrinjan las competencias legalmente atribuidas a OSITRAN sobre la base de características relativas a la propiedad de la infraestructura o a la modalidad jurídica de su explotación.

Controversia relacionada con el Terminal Portuario de Chancay

La controversia jurídica suscitada entre Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A. y OSITRAN constituye un caso relevante para examinar el problema identificado. La discusión en torno al ejercicio de las facultades de supervisión, fiscalización y sanción respecto del Terminal Portuario de Chancay evidencia la importancia de determinar con claridad el alcance de las competencias del organismo regulador cuando estas se ejercen sobre infraestructura de transporte de uso público de titularidad privada.

Este caso pone de manifiesto la necesidad de contar con disposiciones legales suficientemente precisas que permitan distinguir entre la titularidad de la infraestructura, la modalidad contractual bajo la cual se desarrolla su explotación y las competencias de supervisión y fiscalización que corresponden a las entidades públicas conforme al ordenamiento jurídico.

En ese sentido, la presente iniciativa legislativa busca reducir la incertidumbre interpretativa mediante una regla expresa que impida considerar, por sí solas, la titularidad privada de la infraestructura o la inexistencia de un contrato de concesión como causas de exclusión o limitación de las competencias legalmente atribuidas a OSITRAN.

Necesidad de garantizar la aplicación uniforme del ordenamiento jurídico

El artículo 2, inciso 2, de la Constitución Política del Perú reconoce el derecho a la igualdad ante la ley. A su vez, el principio de legalidad exige que las entidades de la Administración Pública ejerzan sus competencias dentro de los límites establecidos por la Constitución y el ordenamiento jurídico.

Cabe resaltar que, ya sea en este caso en concreto o en otro, hacer una distinción solo para una empresa vulnera el marco constitucional, en tanto que el artículo 2, inciso 2, establece el derecho a la igualdad ante la ley.

Al respecto de la igualdad ante la ley, el Tribunal Constitucional peruano afirma en la sentencia recaída en el expediente 02861-2010-PA/TC que “quiere decir que la norma debe ser aplicable por igual a todos los que se encuentren en la situación descrita en el supuesto de la norma”⁴.

En consecuencia, la determinación del ámbito de actuación de OSITRAN debe responder a criterios normativos objetivos y verificables, evitando que circunstancias relacionadas exclusivamente con la titularidad de la infraestructura o con la existencia de un contrato de concesión generen interpretaciones que no se desprendan de la legislación aplicable.

La precisión propuesta contribuirá a fortalecer la seguridad jurídica y la predictibilidad regulatoria, al establecer expresamente que dichas circunstancias no excluyen ni limitan, por sí mismas, las competencias de OSITRAN respecto de las entidades prestadoras comprendidas en su ámbito legal de actuación.

III. Objetivos generales y específicos

Objetivo general

Modificar el artículo 4 de la Ley N.º 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, a fin de precisar el ámbito de competencia de OSITRAN respecto de las entidades prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público,

⁴ Tribunal Constitucional del Perú. (2011). *Sentencia 02861-2010-PA/TC*, f. 3.

independientemente de que dicha infraestructura sea de titularidad pública o privada y de que su explotación se realice o no mediante un contrato de concesión, conforme al ordenamiento jurídico vigente.

Objetivos específicos

- a) Precisar el ámbito de competencia de OSITRAN, estableciendo expresamente que la titularidad pública o privada de la infraestructura de transporte de uso público no constituye, por sí sola, un criterio de exclusión de las competencias legalmente atribuidas al organismo supervisor.
- b) Evitar interpretaciones restrictivas del marco normativo vigente, aclarando que la inexistencia de un contrato de concesión no excluye ni limita, por sí misma, el ejercicio de las competencias de OSITRAN respecto de las entidades prestadoras comprendidas en su ámbito legal de actuación.
- c) Fortalecer la seguridad jurídica y la predictibilidad regulatoria, mediante una disposición expresa que permita identificar con mayor claridad los criterios aplicables para determinar el ámbito de actuación del organismo supervisor.
- d) Contribuir a la aplicación uniforme del ordenamiento jurídico, promoviendo que las competencias de supervisión, fiscalización, regulación y sanción de OSITRAN se ejerzan conforme a las atribuciones, condiciones y límites establecidos en la Constitución y las leyes.
- e) Contribuir a la protección de los usuarios de la infraestructura nacional de transporte de uso público, a través de la eliminación de vacíos legales que generen incertidumbre sobre el alcance de las competencias institucionales relacionadas con la supervisión de las entidades prestadoras y la garantía de los mecanismos de protección que correspondan conforme a la legislación vigente.

IV. Fundamentación de la iniciativa

La presente proposición legislativa se fundamenta en la necesidad de fortalecer el Estado de Derecho en el Perú a través del restablecimiento del imperio de la ley. Específicamente, en el ámbito de infraestructura de transporte de uso público.

Cabe destacar que, la controversia jurídica suscitada entre Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A. y OSITRAN ha evidenciado que el actual vacío legal que reviste al artículo 4 de la Ley N.º 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, abre la posibilidad de que surjan diversas interpretaciones o miradas que afectan la seguridad jurídica.

Esta norma es de vital importancia para garantizar la aplicación uniforme del ordenamiento jurídico en materia de infraestructura nacional de transporte de uso público.

La propuesta se sustenta en los principios de legalidad, igualdad ante la ley y Estado de derecho, y procura reducir la incertidumbre interpretativa sobre las facultades de supervisión, fiscalización, regulación y sanción del organismo, siempre dentro de los límites establecidos por la Constitución y las leyes. Además, recoge el criterio jurisprudencial de la Segunda Sala Constitucional de la Corte Superior de Justicia de Lima.

Al respecto, en su sentencia recaída en el expediente N.º 12101-2025-0-1801-JR-DC-01, la Sala resolvió en el caso de Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A. contra OSITRAN que "los actos que se están cuestionando son actuaciones derivadas del ejercicio regular de la competencia legalmente atribuida al organismo regulador; y, por tanto, no constituyen una amenaza cierta e inminente; siendo que estas acciones se están realizando con arreglo al ámbito de competencia atribuida legalmente que recae sobre las entidades que explotan infraestructuras de transporte de uso público; y, es por ello, que al ser el Terminal Portuario de Chancay un puerto de uso público, independiente de si su titularidad es privada, la empresa accionante califica como "Entidad Prestadora", por tanto, se encuentra sujeta a la regulación de OSITRAN que ejerce funciones supervisoras, normativas, fiscalizadoras, sancionadoras y reguladoras sobre el terminal"⁵.

⁵ Segunda Sala Constitucional de la Corte Superior de Justicia de Lima. (2026). *Sentencia recaída en el expediente N.º 12101-2025-0-1801-JR-DC-01*, f. 4.14.

En mérito a ello, Verónica Zambrano, presidenta del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), sostiene que “el fallo es correcto porque reconoce al Ositrán una potestad que tiene por ley”⁶.

Evidentemente, la Segunda Sala Constitucional de la Corte Superior de Justicia de Lima zanjó el debate interpretativo planteado, ya que a su criterio la existencia o inexistencia de un contrato de concesión, no constituyen, por sí mismas, razones para excluir o limitar las competencias legalmente atribuidas a OSITRAN respecto de las entidades prestadoras comprendidas en su ámbito de actuación.

Ante la posibilidad de que por la redacción actual de la norma se vuelva a aprovechar el vacío normativo actual para plantear interpretaciones que desnaturalizan el espíritu de la Ley N.º 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, surge esta iniciativa legislativa para contribuir a fortalecer la predictibilidad del marco regulatorio y el imperio de la ley; condiciones matrices del Estado de derecho.

V. Antecedentes legislativos, investigaciones y fuentes utilizadas

La presente proposición legislativa toma como referencia el marco normativo establecido en la Ley N.º 26917, así como la controversia jurídica relacionada con el ejercicio de las competencias de OSITRAN sobre el Puerto de Chancay.

Asimismo, un antecedente legislativo del anterior periodo congresal 2021-2026, es el proyecto de ley 14536/2025-CR, proyecto de ley que modifica la ley N.º 26917, ley de supervisión de la inversión privada en infraestructura de transporte de uso público y promoción de los servicios de transporte aéreo, y la ley N.º 27943, ley del sistema portuario nacional, a fin de precisar la competencia de OSITRAN sobre transporte infraestructura de uso de público concesionada o no concesionada

En dicha iniciativa legislativa, se pretendía modificar el artículo 4 de la Ley N.º 26917 con el fin de poder precisar que OSITRAN ejerce sus competencias sobre las entidades prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público, sea concesionada o no concesionada, de titularidad pública o privada, siempre que esté

⁶ OSITRAN. (2026). *Presidenta del Ositrán precisa a Cosco Shipping: “Las reglas nunca cambiaron y el fallo confirma las competencias que la ley nos otorga”*. Recuperado de: <https://www.gob.pe/institucion/ositran/noticias/1414099-presidenta-del-ositran-precisa-a-cosco-shipping-las-reglas-nunca-cambiaron-y-el-fallo-confirma-las-competencias-que-la-ley-nos-otorga>

destinada a la prestación de servicios de uso público o al acceso de terceros. También, se establece que sus competencias comprenden las funciones reguladora, normativa, supervisora, fiscalizadora y sancionadora, así como la solución de controversias y la atención de reclamos, en el marco de sus atribuciones legales.

Por otro lado, la presente proposición legislativa considera como marco normativo a la Constitución Política del Perú, particularmente respecto a los principios de legalidad, igualdad ante la ley y seguridad jurídica, y los criterios jurisprudenciales pertinentes del Poder Judicial sobre el ámbito de actuación del organismo regulador.

VI. Sectores comprendidos

Esta proposición legislativa comprende, principalmente, al sector transportes y telecomunicaciones. De manera más específica, comprende al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTC) como ente rector y, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) como organismo regulador responsable de fiscalizar y supervisar la infraestructura nacional de transporte de uso público.

Cabe destacar que, esta iniciativa legislativa no crea nuevas entidades ni atribuye competencias diferentes de las actualmente reconocidas a OSITRAN. Se está haciendo una precisión para que el texto normativo se encuentre exento de todo vacío legal, en concordancia con el criterio jurisprudencial de la Segunda Sala Constitucional de la Corte Superior de Justicia de Lima. Por lo tanto, la aplicación de esta norma será conforme las funciones legales y constitucionales vigentes.

VII. Normas que se modifican o derogan

Texto vigente	Texto propuesto
Artículo 4.- Ámbito de competencia OSITRAN ejerce su competencia sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público.	Artículo 4.- Ámbito de competencia OSITRAN ejerce su competencia sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público, independientemente de que dicha infraestructura sea de titularidad pública o privada y de que su

Texto vigente	Texto propuesto
	explotación se realice o no mediante un contrato de concesión. La titularidad privada de la infraestructura de transporte de uso público o la inexistencia de un contrato de concesión no excluyen ni limitan la competencia de OSITRAN respecto de las Entidades Prestadoras comprendidas en el presente artículo

ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa no demanda recursos adicionales del Tesoro Público ni genera gastos al Estado peruano, debido a que no requiere la creación de una nueva entidad, órgano o estructura administrativa. Por ello no contraviene la prohibición de iniciativa de gasto establecida en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú ni la contenida en el literal a) del artículo 107 del Reglamento de la Cámara de Diputados.

Factor	Evaluación
Impacto presupuestal	No irroga gasto al Tesoro Público, ya que no crea entidad, órgano ni estructura administrativa alguna, ni demanda asignación de recursos adicionales. La propuesta se limita a precisar el ámbito de ejercicio de competencias que actualmente corresponden a OSITRAN conforme al ordenamiento jurídico.
Beneficio institucional	Precisa el ámbito de competencia de OSITRAN respecto de las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público, evitando que la titularidad privada de la infraestructura o la inexistencia de un contrato de concesión

	sean interpretadas como causas de exclusión o limitación de sus competencias. Asimismo, fortalece la seguridad jurídica y la predictibilidad del marco regulatorio.
Beneficio social	Fortalece la protección de los usuarios de la infraestructura nacional de transporte de uso público, al asegurar que las Entidades Prestadoras comprendidas en el ámbito de competencia de OSITRAN se encuentren sujetas al ejercicio de las funciones de supervisión, fiscalización, regulación y sanción que correspondan conforme al ordenamiento jurídico. Asimismo, contribuye a garantizar la continuidad de los mecanismos institucionales de protección de los usuarios, independientemente de la titularidad pública o privada de la infraestructura.
Beneficio jurídico	Elimina una fuente de incertidumbre interpretativa respecto del ámbito de competencia de OSITRAN, precisando que la titularidad privada de la infraestructura de transporte de uso público y la inexistencia de un contrato de concesión no excluyen ni limitan, por sí mismas, el ejercicio de sus competencias.

EFFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

A través de la modificación del artículo 4 de la Ley N.º 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, la presente norma fortalece la legislación nacional y consolida el Estado de Derecho en el Perú.

Ello, en mérito de que se eliminan los vacíos legales para precisar el alcance de la potestad fiscalizadora de OSITRAN, como ente regulador respecto de un puerto privado de uso público que no está estructurado como una concesión tradicional. La exclusividad

portuaria fue un antecedente relevante, pero OSITRAN sí puede ejercer sus facultades legales sobre el terminal.

RELACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

El proyecto legislativo contribuye con la Política de Estado N° 1, que gira en torno al “Fortalecimiento del régimen democrático y del Estado de derecho”, puesto que defiende el imperio de la Constitución a través de garantizar la seguridad jurídica y la predictibilidad del ordenamiento jurídico, mediante la precisión del ámbito de competencia del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) respecto de las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público.

En ese sentido, la modificación normativa establece de manera expresa que la titularidad pública o privada de la infraestructura, así como la existencia o inexistencia de un contrato de concesión, no constituyen criterios que, por sí mismos, excluyan o limiten las competencias de OSITRAN. De esta manera, se fortalece la aplicación uniforme de la ley, se reduce la incertidumbre interpretativa y se contribuye al adecuado funcionamiento del Estado de derecho.

Lima, Octubre de 2026.